



**Le nouveau
réseau cyclable
du quotidien**

Compte rendu
de la réunion de restitution
REV1 « Escalquens – Labège »

Jeudi 17 février 2022 de 18h30 à 20h00
En visioconférence

Sommaire

<i>Préambule</i>	3
<i>Introduction politique</i>	3
<i>Présentation du REV Escalquens – Labège – Toulouse et de ses quatre variantes de tracés. 4</i>	
<i>Retour sur le dispositif de concertation mis en œuvre</i>	5
<i>Présentation de l’analyse multicritères des variantes</i>	6
<i>Présentation du tracé retenu pour la poursuite des études</i>	9
<i>Les prochaines étapes</i>	11
<i>Échanges</i>	12
<i>Conclusion</i>	14

Préambule

Environ 40 personnes ont assisté à la réunion de restitution du 17 février 2022, organisée en visio-conférence, autour du futur Réseau Express Vélo (REV) entre Escalquens – Labège et Toulouse.

Cette réunion avait pour objectif de présenter les retours de la concertation et le tracé retenu sur le REV1, et d'informer les participants des prochaines étapes du projet

Introduction politique

Par Jean-Michel Fabre, Vice-président - Transition écologique, Mobilités douces, Logement, Habitat du Conseil départemental

Le développement de Réseaux Express Vélo sur toute la partie Hors Métropole Toulousaine est un projet très important et s'inscrit dans la stratégie départementale cyclable, votée en Janvier 2021, qui s'articule autour de cinq axes :

- **Axe 1** : Développer le réseau cyclable du quotidien
- **Axe 2** : Consolider le réseau cyclable touristique et de loisir
- **Axe 3** : Soutenir le territoire cyclable partout en Haute-Garonne
- **Axe 4** : Promouvoir la pratique cycliste pour tous en Haute-Garonne
- **Axe 5** : Dialogue citoyen : co-construire les réseaux départementaux

Le principe est de développer des projets sur toutes les radiales, certains étant déjà bien avancés et d'autres devant être lancés prochainement.

Un Réseau Express Vélo est une voie sur laquelle on doit pouvoir aller vite, car il correspond à des trajets réguliers (pour le travail, les services du quotidien...). C'est un réseau strictement séparé des véhicules motorisés ainsi que des piétons, lorsque cela est possible, tout en restant efficace, lisible, continu et confortable pour pouvoir favoriser le report modal de tou.te.s pour les trajets du quotidien de 5 à 25 km de long.

Il propose des itinéraires en site propre et à double sens, sur des largeurs de 3 à 4 mètres (hors contraintes urbaines), permettant une continuité globale sur l'itinéraire et une meilleure sécurité des cyclistes.

Il intègre également un certain nombre d'aménagements, d'équipements et de services, qui ont déjà été largement discutés en concertation.

L'élaboration de ces projets s'est inscrite dans une démarche de co-construction avec les élus et les citoyens du territoire pour proposer des aménagements cohérents avec les attentes et les projets locaux : d'abord sur les faisceaux à privilégier, puis sur l'analyse des différents scénarios possibles.

La réunion de ce soir correspond à l'engagement que nous avons pris de venir restituer le tracé que nous allons retenir pour poursuivre les études techniques et environnementales, en tenant compte de tous les retours de la concertation mais aussi des éléments techniques et financiers qui composent le projet. Au-delà de cette réunion, tous les résultats de la concertation seront rendus publics pour qu'ils soient accessibles à tous, et nous continuerons bien sûr à répondre à vos questions si besoin.



Présentation du REV Escalquens – Labège – Toulouse et de ses quatre variantes de tracés.

Par **Vincent Eche**, *Directeur Adjoint Territorial Nord* à la *direction des Routes du Conseil départemental*.

Le futur REV Escalquens – Labège – Toulouse doit permettre de relier la gare d’Escalquens aux portes de Toulouse au niveau du lac de Labège avec un réseau à haut niveau de service.

Une démarche de dialogue citoyen a été engagée dès l’été 2020 et jusqu’en novembre 2021 pour alimenter très concrètement notre travail. À travers des rendez-vous en présentiel et en visio, ces échanges ont permis de véritablement enrichir la réflexion grâce à l’expertise d’usages.

Le projet du REV Escalquens – Labège – Toulouse

- Un point de départ et un point d’arrivée : de la **Gare d’Escalquens** aux portes de Toulouse
- Une démarche de **dialogue citoyen** engagée dès le début du projet
- Un travail mené dans des **ateliers** de l’été 2020 à novembre 2021 : **co-construire le projet** avec les futurs utilisateurs

Plan de réalisation du 17 février 2022

Agir avec vous !

Notre travail a consisté depuis 2020 à étudier 4 variantes, que nous avons analysées ensemble à travers la concertation :

- **La variante « Voie ferrée »**, qui longe la voie ferrée Toulouse-Sète et rejoint Toulouse en contournant le centre commercial Carrefour
- **La variante « Occitane »**, qui emprunte en grande partie la rue Occitane, la RD57 et longe le ruisseau Berjean pour rejoindre la gare d’Escalquens avec différentes possibilités de tracé
- **La variante « RD916 »**, qui est parallèle à la RD916 côté Nord, en bordant la zone ENOVA et en franchissant un certain nombre de voies routières jusqu’à la RD57 ; elle suit ensuite le ruisseau Berjean de la même manière que la variante Occitane
- **La variante « Hers »**, qui franchit la RD916 pour longer l’Hers d’un bout à l’autre, avant de se raccorder à l’extrémité pour remonter sur la gare d’Escalquens

Variantes envisagées

- Le long de la voie ferrée au Nord (tracé rouge)
- Occitane : qui traverse la future zone ENOVA au niveau de Labège (tracé violet)
- Le long de la RD916 (tracé vert)
- Le long de l’Hers au Sud (tracé bleu)

Plan de réalisation du 17 février 2022

Agir avec vous !

Sur toutes les variantes, nous avons balayé toutes les options de franchissement possibles techniquement, pour veiller à choisir l’option la plus adaptée.

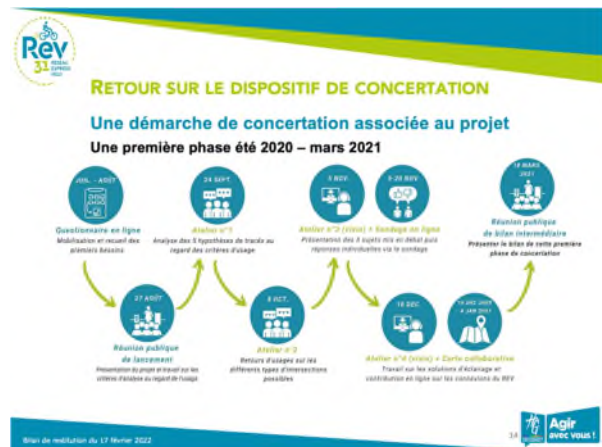
Ce sont ces différentes variantes qui ont été affinées entre le printemps et l’automne 2021 d’un point de vue technique et environnemental, puis soumises à nouveau à la concertation en novembre 2021 pour aboutir au choix d’un tracé début 2022.

Retour sur le dispositif de concertation mis en œuvre

Par **Cécile Maupeu**, AMO Concertation, Idées Communes

Une **première phase de concertation** a été mise en œuvre entre juillet 2020 et mars 2021, à travers :

- Une **enquête en ligne**, réalisée sur les mois de juillet et août 2020, pour mobiliser autour de la démarche et recueillir de premiers besoins de la part des cyclistes (actuels et futurs)
- Une **réunion publique de lancement** s'est tenue le 27 août 2020, pour présenter le projet et travailler sur les critères d'usages du REV
- Un **1^{er} atelier de travail**, le 24 septembre 2020, pour analyser les hypothèses de tracés au regard des critères d'usages
- Un **2^{ème} atelier de travail**, le 8 octobre 2020, pour collecter des retours d'usages sur les différents types d'intersections possibles le long du REV
- Un **3^{ème} atelier de travail**, mené en visio le 5 novembre 2020, associé à un **sondage en ligne**, pour affiner les attentes des usagers sur les caractéristiques du REV en termes de vitesses de référence, d'inondabilité de certaines sections et de modalités d'insertion sur le REV
- Un **4^{ème} atelier de travail** en visio le 10 décembre 2020, associé à une **carte collaborative en ligne**, pour travailler sur les solutions d'éclairage et sur les connexions du REV au territoire
- Une **réunion publique de restitution** le 18 mars 2021, pour présenter le bilan intermédiaire de cette première phase de concertation.



Tous ces échanges ont apporté de nombreuses contributions à la réflexion qui ont permis d'enrichir et de guider les études à approfondir. Pour autant, le Conseil départemental a identifié à l'issue de cette démarche un enjeu fort d'élargir le public de la concertation aux usagers non cyclistes du territoire, qui sont également impactés par la réalisation d'un REV (usagers de la route, commerçants, entreprises...).

Une **seconde phase de concertation** a donc été menée entre fin 2021 et début 2022 sur la base d'études techniques approfondies, avec :

- Un **atelier de travail multi-acteurs**, le 29 novembre 2021, pour mesurer les conditions d'acceptabilité des différentes variantes pour les différents publics concernés
- Un **atelier interne d'analyse** permettant de croiser l'ensemble des contributions

L'ensemble de ces échanges a contribué à aboutir à un **choix du tracé**, intervenu début 2022, et restitué dans le cadre de la réunion de ce soir.



A noter : des démarches de concertation ont été menées en parallèle sur les différents REV, ce qui a permis de faire émerger des enjeux communs qui sont venus enrichir les différents projets (par exemple, l'enjeu de laisser une place aux piétons autour des REV).

De plus, des réunions avec les acteurs et les élus locaux ont été organisées en plus de ces réunions, qui ont permis également de compléter les retours de la concertation.

Présentation de l'analyse multicritères des variantes

Par **Vincent Eche**, *Directeur Adjoint Territorial Nord à la direction des Routes du Conseil départemental.*

L'analyse multicritères est une méthode de travail habituelle sur les projets routiers, qui représente une très importante masse de travail et qui a pour vocation de permettre aux élus un choix étayé.

Les critères d'analyses des variantes

- ❑ **Critères techniques de l'infrastructure** : Géométrie et complexité technique au regard des normes de conception
- ❑ **Critères réglementaires et environnementaux** : impacts sur les milieux naturels, les milieux humides, le paysage existant et le foncier
- ❑ **Critères d'usages et conditions d'acceptabilité** : Continuité du parcours, Sécurité des cyclistes, Lisibilité du tracé, Confort d'utilisation, Connexion / desserte avec les pôles urbains et transports en commun, cohabitations des différents usages. Avis pris en compte durant la phase de concertation du 24 septembre 2020 et du 29 Novembre 2021.

ECHELLE DE VALEUR

Très favorable Ajout majeur	Favorable About	Peu favorable Contrainte faible	Très défavorable Contrainte forte
--------------------------------	--------------------	------------------------------------	--------------------------------------

Le tableau d'analyse multicritère

Le travail d'analyse de ce projet est construit sur la base de quatre critères et 46 sous critères reportés dans tous les tableaux joint en annexes :

- **Critères techniques** : longueur, complexités techniques, franchissements, estimatif des coûts et délais des travaux...
- **Critères environnementaux et réglementaires** : impacts de chaque variante sur les documents réglementaires, sur les milieux naturels, les milieux humides, le paysage, l'environnement... étayés sur la base d'inventaires environnementaux mesurés et de l'étude d'impact réalisée par le bureau d'études SCE,
- **Critères d'usages** : définis en concertation et avec les associations de cyclistes ayant permis d'arrêter les invariants du REV 1
- **Conditions d'acceptabilité** : issus de la phase de concertation élargie à tous les usagers du territoire pour mesurer l'impact du REV sur tous les modes de transports et d'usages de ce secteur.

L'analyse de chaque tracé est assortie d'une estimation budgétaire et d'une analyse foncière, menée en collaboration avec le SAF du CD 31, afin de définir les coûts des terrains impactés, les procédures et délais de libération des terrains. Toutes les variantes impactent des terrains agricoles qu'il conviendra de compenser.

Tous ces éléments ont été formalisés dans des tableaux très détaillés, qui seront intégrés aux dossiers mis à disposition du public.

A partir de toutes les données renseignant ces critères, une échelle de valeur de 5 à 20 a été définie (avec un système de points et de code couleur de vert à rouge) pour mesurer le niveau de

correspondance du REV aux attendus des différents domaines, mais aussi de comparer les réponses de chacune des variantes aux critères définis. Cela permet d'illustrer et de synthétiser l'analyse.

En préambule de la présentation de l'analyse, Vincent Eche présente une **précision sur la RD916** : nous avons étudié toutes les possibilités de franchissement sur les différentes voies routières croisées, pour arriver à **3 options avec des impacts très différents** :

- Une possibilité avec des franchissements uniquement dénivelés (en dessous ou en dessus, qui évitent tout croisement avec les voitures, mais qui représente un coût très important, aux alentours de 30 millions d'€)
- Une possibilité gérant tous les franchissements à plat, avec beaucoup moins d'ouvrages et donc un coût bien moindre (environ 5 millions d'€), mais qui suppose une perte importante en termes de sécurité pour les vélos
- Une version intermédiaire, en conservant des franchissements dénivelés sauf sur Pyrénéenne 2, qui est la voie où les trafics et les vitesses sont moindres ; elle représente un coût d'environ 18 millions d'€

ETUDE DÉTAILLÉE DE LA VARIANTE RD 916

Trois sous-variantes de la RD 916 ont été étudiées pour prendre en compte la gestion des franchissements, entre la RD 57 et la Pyrénéenne :

- avec toutes les intersections dénivelées,
- avec franchissement à plat,
- version mixte avec 3 franchissements.

La version mixte avec 3 franchissements a été intégrée dans l'analyse multicritère.

Plan de modification du 17 février 2022

C'est cette dernière version que nous avons conservée pour réaliser l'analyse multicritères.

Le critère infrastructure

Variantes		Voie Ferrée	Occitane	RD 916	Hers	
Thématique	Critères	Evaluation	Evaluation	Evaluation	Evaluation	
Infrastructure	Géométrie	Vue en plan	Orange	Vert	Vert	Vert
		Profil en long	Vert	Vert	Vert	Vert
		Profil en travers	Vert	Vert	Vert	Vert
	Technique	Surface construite	Vert	Vert	Vert	Vert
		Topographie	Vert	Vert	Vert	Vert
		Ouvrages nécessaires	Vert	Vert	Vert	Vert
		Impact hydraulique	Vert	Vert	Vert	Vert
		Réseaux	Vert	Vert	Vert	Vert
		Cohérence projets futurs	Orange	Vert	Vert	Vert
		Entretien	Orange	Vert	Vert	Vert
Coût Hors AP	9 M	5,4 M	17,9 M	33,6 M		

Plan de modification du 17 février 2022



Sur la famille de critères « Infrastructure », 2 variantes apparaissent comme techniquement plus compliquées à réaliser :

- La variante « Hers », du fait en particulier du franchissement de la RD916 pour passer du point de raccordement au bord de l'Hers, qui nécessite un ouvrage très complexe et très long à réaliser, mais aussi d'un ouvrage au niveau de la RD57
- La variante « Voie ferrée » qui présente une complexité particulière liée à des éléments portés récemment à notre connaissance sur le projet de doublement de la voie ferrée à horizon 2030 : en projetant l'emprise de ce doublement de la voie sur la variante « Voie ferrée », on constate que ce doublement rend très complexe voire impossible la création du REV en particulier en 2 points : à l'arrière du magasin Carrefour et à l'arrière de la zone urbanisée de Labège ; **cette variante a ainsi été conservée dans l'analyse, mais apparaît aujourd'hui comme exclue pour la poursuite des études**

Sur la famille de critères « Environnementaux et réglementaires », on peut retenir que :

- La variante « Voie ferrée » présente beaucoup d'impacts car le milieu naturel s'est développé au long de la voie ferrée ; elle présente aussi des impacts d'acquisitions foncières importantes sur des zones d'habitation ou d'activités.
- La variante « Hers » présente quant à elle des impacts très importants du fait de la proximité de l'Hers avec de la faune, des milieux humides, et plus globalement une trame verte et bleue riche et très impactée par la réalisation d'un REV

Les critères « environnementaux et réglementaires »

Variantes		Voie Ferrée	Occitane	RD 916	Hers
Réglementaire / environnement	Réglementaire	Compatibilité Zonage PLU			
		Compatibilité CAP PLU			
		Compatibilité plan mobile 2020			
		Zonage naturel			
		Zonage patrimonial			
	Environnement	Zonage inondation			
		Milieu naturels			
		Faune			
		Flore			
		Milieu humides			
		Trame Verte et Bleue			
		Impacts sur le paysage			
		Opportunité mise en valeur environnementale et paysagère			
		Consommation espaces agricoles			
Impactabilité des terres / Consommation des ressources					
Foncier	9 M	1,3 M	0,2 M	0,3 M	

Plan de réalisation du 17 février 2022

Sur la famille de critères « Usages », les enseignements sont les suivants :

- La variante « Occitane » est mal perçue sur les critères Continuité, Sécurité, Lisibilité et Confort, car elle vient intercepter de nombreuses voiries et occupe des espaces déjà très occupés par les voitures et les bus ; dans le cadre de la concertation elle a été identifiée comme ne permettant pas d'assurer un niveau de service REV
- La variante « Hers » présente l'inconvénient majeur de rendre très difficile la connexion de cette variante aux reste du réseau cyclable ainsi qu'aux zones d'emploi et d'habitation

Les critères « Usages »

Variantes		Voie Ferrée	Occitane	RD 916	Hers
Critères d'usages	Continuité du parcours				
	Sécurité des cyclistes				
	Lisibilité du tracé				
	Confort d'utilisation				
	Connexion desserte avec les pôles urbains et les transports en commun				

Plan de réalisation du 17 février 2022

Sur les conditions d'acceptabilité, ce qui ressort est que la variante « Occitane » s'avère moins acceptable pour les différents types de publics, y compris pour les usagers de la route. La variante « Hers » reste également moins intéressante pour les différents types de publics.

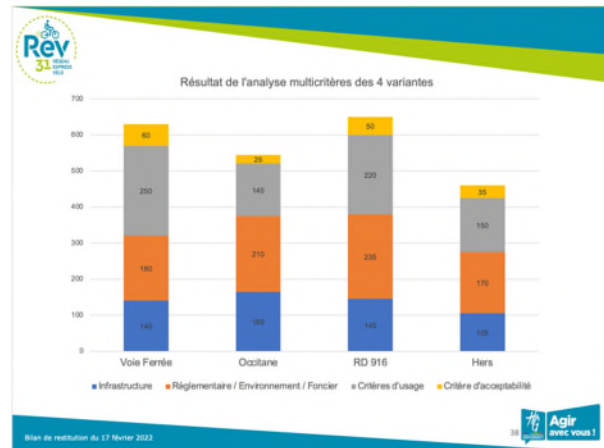
Les conditions d' « Acceptabilité »

Variantes		Voie Ferrée	Occitane	RD 916	Hers
Critères d'acceptabilité	Groupe "Habitants du territoire"				
	Groupe "Usagers de la route"				
	Groupe "Cyclistes habitant sur le territoire"				
	Groupe "Cycliste travaillant sur le territoire"				

Plan de réalisation du 17 février 2022

Nous avons enfin rassemblé ces différentes « notations » pour en avoir une vue d'ensemble sur les 4 familles de critères.

Il en ressort que les 2 variantes qui montrent le plus d'avantages sont la variante « Voie ferrée » et la variante « RD916 » ; au regard des éléments récents et rédhibitoires sur la « Voie ferrée », **c'est donc la variante « RD916 » qui apparaît aujourd'hui comme la meilleure option.**



Présentation du tracé retenu pour la poursuite des études

Au regard de l'ensemble des analyses, c'est la variante RD916 qui a été retenue pour poursuivre les études : c'est en effet la variante qui permet le mieux de répondre aux différents critères techniques, environnementaux et réglementaires, d'usages et d'acceptabilité.

Pour répondre aux enjeux remontés pendant la concertation en termes de confort pour les cyclistes, nous avons cherché à proposer un tracé le plus à plat possible, lorsque les voies croisées le permettent.



Pour décrire plus précisément ce tracé, lorsqu'on part de Toulouse :

- On franchit d'abord Pyrénéenne 1 avec un ouvrage très important (« viaduc ») qui suppose de passer très haut et, pour respecter les pentes souhaitées (maximum 4 à 5%) d'être très long donc très coûteux
- Au niveau du giratoire de Pyrénéenne 2, le franchissement proposé est à plat
- On trouve ensuite une proposition de raccordement au réseau existant (que l'on va continuer à travailler)
- Au niveau de la Méridienne, le giratoire est légèrement surélevé, il est donc proposé de faire passer les vélos sous le boulevard de la Méridienne.
- On rencontre ensuite une connexion pour rejoindre la future station de métro
- Au niveau du RD57, après étude de plusieurs types de franchissement, on a cherché à laisser le REV à plat en dénivellant la voie (les voitures passant au-dessus de la piste cyclable)
- On longe ensuite le Berjean en le franchissant par un ouvrage existant
- Puis on trouve à l'extrémité 3 tracés proposés pour rejoindre la gare d'Escalquens
 - En rattrapant le chemin de la Masquère en profitant de l'opération de suppression du passage à niveau (et l'optique de raccorder un futur réseau cyclable en direction de Castanet)
 - En franchissant la voie ferrée par un ouvrage existant, permettant de raccorder la piste cyclable existante au niveau de la RD16
 - En longeant la voie ferrée sur la partie Nord (non impacté à cet endroit par le projet de doublement de la voie)

A l'issue des premières présentations en interne et de l'analyse de ces travaux, **il s'avère nécessaire d'affiner encore le tracé RD 916** proposé en proposant une alternative au viaduc envisagé au droit de l'intersection de la Pyrénéenne 1. Ce viaduc représente en effet plus de 50 % du coût de la totalité de l'itinéraire (ce qui représente presque le coût total d'un autre Réseau Express Vélo) ainsi que des contraintes techniques et foncières importantes.

Deux options sont donc en cours d'analyse, via un tronçon sur la rue Occitane et un autre via la rue de la découverte. Ces alternatives doivent être discutées avec le SICOVAL et la ZAC Enova au vu de leurs impacts fonciers actuels et futurs au sein de la ZAC.

La première option présente des contraintes fortes sur le fonctionnement des voiries et espaces privés existants et abaisserait considérablement le niveau de service du REV. Il s'agit d'une section de la variante Occitane qui avait été écartée lors de la concertation au vu des nombreux impacts des intersections et interférences sur le REV.

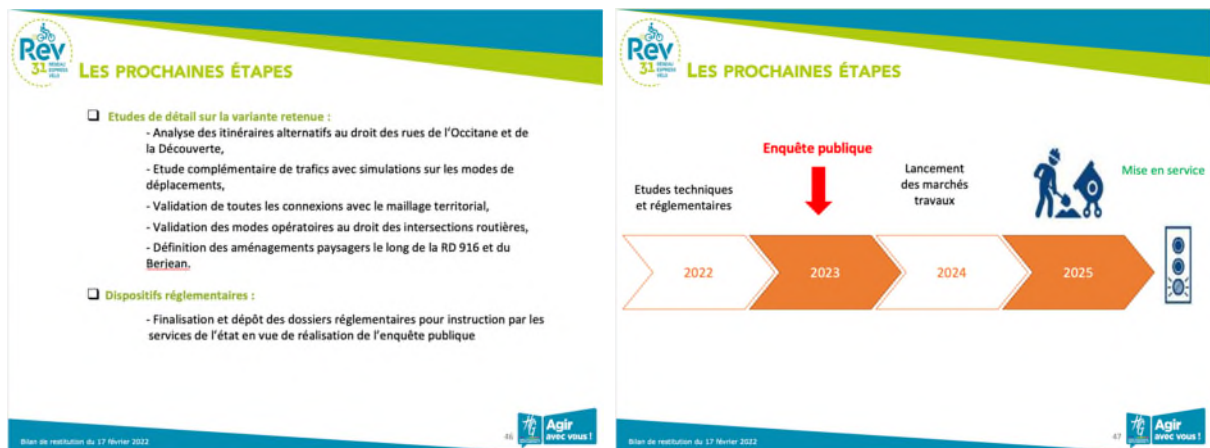
Si l'une des deux options s'avérait pertinente, le coût du tracé REV 916 serait diminué à 10 millions d'euros, sous réserve de la prise en compte des acquisitions foncières (accessoires assez nombreux selon le choix retenu) et des éventuels déplacements de réseaux. La variante serait donc à plat d'un bout à l'autre.

Le REV est en outre conçu comme une infrastructure intégrée à son territoire : la question complémentaire qui va continuer à être travaillée est donc celle des connexions :

- avec les réseaux cyclables secondaires, existants ou projetés
- aux différents points d'intérêt sur le territoire
- vers le Canal du Midi qui accueillera un autre REV (REV2, actuellement à l'étude) et vers le futur REV transversal reliant Quint-Fonsegrives et Ayguesvives (REV3, à l'étude également)



Les prochaines étapes



Le travail est loin d'être terminé et, sur la base du tracé retenu, les **études techniques** vont maintenant se poursuivre autour des enjeux suivants :

- Analyse des itinéraires alternatifs au droit des rues de l'Occitane et de la rue de la Découverte : impacts fonciers sur le bâti, sur les places de stationnement, ...
- Étude complémentaire de trafics avec simulations sur les modes de déplacements, en particulier sur Pyrénéenne 1 et sur Pyrénéenne 2
- Validation de toutes les connexions avec le maillage territorial à court, moyen et long terme,
- Validation des modes opératoires au droit des intersections routières (en particulier pour la Méridienne et la RD57), pour vérifier la faisabilité technique des travaux sans impacter trop fortement le fonctionnement des voies existantes
- Définition des aménagements paysagers le long de la RD 916 et du Berjean, pour améliorer les conditions de confort pour les cyclistes et répondre aux problématiques remontées dans le cadre de la concertation sur ce sujet

Ce travail, mené sur l'année 2022, permettra de préparer puis déposer les dossiers réglementaires pour instruction par les services de l'État en vue de réalisation de l'enquête publique en 2023.

L'objectif est ensuite un lancement des marchés de travaux en 2024, pour une mise en service en 2025.

Échanges

- **Question** : quels sont les sous-critères pour les critères d'usages ?
 - **Réponse** : Les critères d'usages ont été définis dans le cadre des réunions menées à l'été 2020, et sont les suivants :
 - **La sécurité des cyclistes** :
 - Limiter au maximum la création de zones à risques
 - Limiter les interfaces avec les véhicules motorisés
 - Limiter les problématiques de cohabitation avec les autres modes doux
 - **La continuité du parcours** :
 - Limiter au maximum les intersections / franchissements
 - Donner la priorité aux cyclistes
 - Réduire le nombre de « stop & go »
 - **La connexion / desserte avec les pôles urbains et les transports en commun**
 - Desservir les pôles (d'habitat, d'activités, de loisirs...) les plus pertinents sur le secteur
 - Faire le lien avec les transports en commun
 - Connecter la REV avec le réseau cyclable existant
 - **Le confort d'utilisation**
 - Traverser des espaces agréables (paysage remarquable notamment)
 - Rouler rapidement et avec fluidité (pentes, courbes...)
 - Protéger les cyclistes (des nuisances sonores, des intempéries...)
 - **La lisibilité du tracé**
 - Proposer un trajet le plus direct et le plus efficace possible
 - S'orienter facilement à vélo au sein du territoire (et repérer facilement les connexions)
 - Assurer une bonne visibilité, en particulier sur les zones à risques
- **Question** : quels seront les entrées / sorties pour la RD916 ?
 - **Réponse** : Les entrées / sorties se feront à minima au droit de chaque connexion indiquée sur la carte présentée ; d'autres entrées/sorties pourront être définies dans les étapes d'étude ultérieures
- **Questions** : Quel est le nombre de véhicules moyens par jour sur Pyrénéenne 1 ?
 - **Réponse** : à ce stade nous n'avons pas de chiffres suffisamment consolidés à présenter, les études de trafic permettront d'affiner ce point
- **Question** : Pourquoi un détour aussi important au niveau du rond-point de Castanet ?
 - **Réponse** : Ce détour est créé au niveau de la RD57 pour pouvoir laisser le réseau Express Vélo à plat, en remontant la route à environ 3 mètres du sol, ce qui permet d'éviter le franchissement du giratoire à plat ; pour faire cela, il est nécessaire de se situer à équidistance entre les 2 giratoires. Ce passage dénivelé des voitures est d'ailleurs une idée issue de la concertation, qui n'avait initialement pas été envisagé par les services du Département
 - **Remarque complémentaire** : Attention au niveau sonore si la route est relevée de 3m pour les habitants du quartier du Bouisset, qui ont déjà fait remonter des difficultés sur le bruit occasionné par la RD57 et le trafic a augmenté ces dernières années ; les habitants du quartier ont même lancé la réflexion sur la réalisation d'un mur antibruit
 - **Réponse complémentaire** : c'est effectivement un point que nous allons étudier beaucoup plus finement avant l'enquête publique

- **Questions** : Quelle connexion depuis Castanet ? Pour la connexion vers le Canal du Midi, est-il possible d'utiliser le pont non utilisé de l'autoroute ?
 - **Réponse** : Sur la carte des connexions la grosse flèche jaune montre effectivement une liaison qui pourrait utiliser ce pont dans le cadre d'un projet de pôle multimodal porté par le SICOVAL (encore non défini à ce jour) ; un autre projet qui permettra de connecter Castanet et le Canal du Midi est le projet de piste cyclable le long de la RD79 porté par le SICOVAL, la commune de Castanet et Tisséo (représenté par des pointillés jaunes sur la carte)

- **Question** : Est-il possible de mettre une des 2 rues (rue de la découverte et/ou Occitane) à sens unique pour limiter la circulation ?
 - **Réponse** : Tout est possible, mais il faut être très vigilant et vérifier cela grâce aux études de trafic : en effet le risque, si l'on supprime ici une partie du trafic, est de le reporter ailleurs ; le trafic étant très dense à cet endroit, le mieux serait de ne pas toucher aux voies ; si une modification est nécessaire, des simulations seront faites pour s'assurer que cela fonctionne
 - **Réponse complémentaire de M. Fabre** : Tout ce travail doit aussi tenir compte de toutes les évolutions à venir sur le secteur en termes de trafic, en lien notamment avec l'arrivée du métro ; les études devront anticiper ces éléments pour que le projet soit pertinent dans le long terme
 - **Remarque complémentaire** : Attention à l'arrivée du métro qui amènera aussi du trafic pour rejoindre les parkings relais

- **Suggestion** : Baisser la vitesse à 70km/h sur la portion RD916 proche du REV pour réduire l'exposition à la pollution
 - **Réponse** : Réduire la vitesse sur la RD entre bien dans les compétences du Conseil départemental, pour autant cela appelle certains points de vigilance : d'abord la RD916 est une voie de transit qui supporte énormément de véhicules ; par ailleurs la plus-value est à vérifier, car aux périodes de pointes ce n'est pas tant la vitesse qui crée de la pollution, mais au contraire les bouchons. Ce point sera étudié finement

- **Question** : Quel type de revêtement envisagez-vous : goudronné ? revêtement clair non étanche ? un exemple concret existe sur le territoire, entre le stade et le LIDL, qui semble poreux, plus clair, et donc plus adapté à priori au changement climatique, et cela semble très roulant
 - **Réponse** : A ce stade des études c'est effectivement un peu tôt pour définir cela précisément ; pour autant de nombreux échanges ont eu lieu sur ce sujet en concertation, mais nous n'avons pas de choix encore arrêté car les avis remontés de la concertation sont très variés : certains préfèrent un revêtement très « roulant », d'autres privilégient des revêtements perméables, d'autres encore des revêtements clairs, plus naturels... tous ces critères devront être analysés pour définir précisément le type de revêtement le plus adapté à cette infrastructure.
 - **Réponse complémentaire de M. Fabre** : De plus, un de nos engagements est que les REV soient entretenus très régulièrement comme le sont les routes ; nous allons dans les années à venir expérimenter différentes solutions pour trouver la meilleure, et cette réflexion sera également menée à l'échelle de l'ensemble des REV.

- **Question** : Pour le franchissement de la Pyrénéenne 1, pourquoi pas un rond-point ?
 - **Réponse** : Nous allons étudier cette solution ; cela s'inscrit dans les réflexions actuelles sur les manières les plus sécurisées pour faire traverser les vélos à cet endroit, en tenant compte du fait qu'on dispose d'assez peu d'espace à cet endroit

Conclusion

Par **Jean-Michel Fabre**, *Vice-président - Transition écologique, Mobilités douces, Logement, Habitat du Conseil départemental*

Nous apprenons beaucoup sur ces projets grâce à la concertation, et nous nous enrichissons des remarques des uns et des autres au fur et à mesure des échanges : c'est vraiment la manière dont nous souhaitons continuer à travailler sur tous nos projets. Nous allons travailler maintenant sur ce tracé en réévaluant toutes les traversées et connexions de manière à tenir compte des enjeux de sécurité, de confort et de coûts.

Merci aux citoyens, et associations qui se sont mobilisés ce soir ainsi qu'à toutes les étapes de la concertation ; et merci également aux élus qui étaient présents et à l'écoute pour cette réunion, et qui ont échangé avec nous ces dernières semaines pour aboutir à ce projet et à cette présentation.